

*Proposition présentée par les députés :*

*M<sup>mes</sup> et MM. Nathalie Hardyn, Jean Romain, Jacques Béné, Nathalie Fontanet, Raymond Wicky, Gabriel Barrillier, Yvan Zweifel, Beatriz de Candolle, Lionel Halpérin, Charles Selleger, Bénédicte Montant, Michel Ducret, Guy Mettan, Jean-Marc Guinchard, Jean-Charles Lathion*

*Date de dépôt : 22 novembre 2016*

## **Proposition de motion**

### **pour un développement équilibré des transports dans le cadre du plan directeur cantonal 2030**

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève considérant :

- la large adhésion suscitée au sein du canton par le plan directeur cantonal 2030 ;
- la nature équilibrée, pragmatique et consensuelle de son volet « mobilité », intégrant les développements nécessaires de tous les modes de transport ;
- la mise à l'enquête prochaine d'une mise à jour du plan directeur cantonal 2030, suite au rapport d'examen de l'Office fédéral du développement territorial de 2015 ;
- que ledit rapport ne remet pas fondamentalement en cause les fiches B « mobilité » du plan directeur cantonal 2030 tel qu'adopté par le Conseil d'Etat ;
- le plébiscite réservé par la population genevoise à l'initiative constitutionnelle « OUI à la grande Traversée du Lac ! » ;
- l'acceptation le même jour de la loi « pour une mobilité cohérente et équilibrée » ;

- le renvoi au Conseil d'Etat, en 2015, de la motion 2281 « en faveur de la réalisation de l'ensemble du plan directeur cantonal 2030 » de la Commission d'aménagement du canton ;
- le besoin d'une approche multimodale du développement des infrastructures de transport du canton ;
- que l'Office fédéral des routes a confirmé l'excellent rapport coûts-avantages de la traversée du lac s'agissant de la politique des transports et des priorités de la politique genevoise d'aménagement futur du territoire,

invite le Conseil d'Etat

- à faire en sorte que la mise à jour du plan directeur cantonal 2030 confirme l'équilibre du document actuel s'agissant du développement futur des infrastructures de transports ;
- à réaffirmer dans le plan directeur cantonal 2030 la nécessité de la traversée du lac ;
- à s'engager auprès des autorités fédérales pour que la réalisation des travaux d'élargissement de l'autoroute de contournement actuellement classés en module 2 du programme d'élimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales, ainsi que l'aménagement du tronçon Coppet-Nyon actuellement classé dans le module 3, ne souffrent pas de retards et soient considérés tant par les Chambres fédérales que par le Conseil fédéral parmi les travaux à réaliser prioritairement à l'avenir ;
- à mener rapidement à terme les études sur la traversée du lac annoncées par le Conseil d'Etat et exigées par les autorités fédérales avant toute prise en compte du projet.

## **EXPOSÉ DES MOTIFS**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Les infrastructures de transport, qu'elles soient routières ou ferroviaires, revêtent une importance cardinale dans le cadre de l'aménagement du territoire. Genève souffre d'un retard pénalisant en la matière et en subit quotidiennement les conséquences, celles-ci se laissant observer dans les taux d'occupation des transports publics aux heures de pointe et dans l'engorgement chronique du réseau routier. Le contournement autoroutier de Genève connaît ainsi 294 jours d'embouteillage par an, soit davantage que le nombre de jours ouvrés !

Le plan directeur cantonal, dans sa version de 2013, suscite une large adhésion au sein du canton, transcendant les clivages politiques. La raison en est son caractère équilibré, consensuel et pragmatique, s'agissant notamment des investissements et de la planification future en termes d'infrastructures de transport.

Les transports collectifs se voient ainsi accorder une importance centrale et une augmentation de la part modale de ces transports est visée.

Des développements de l'infrastructure en faveur de la mobilité douce sont également prévus, permettant là aussi d'en augmenter la part modale.

Enfin, le plan directeur prévoit des aménagements indispensables pour faire face à l'augmentation du trafic motorisé, soit l'achèvement du contournement autoroutier du canton via l'élargissement de l'autoroute actuelle et la réalisation de la traversée du lac, ainsi que le développement du réseau des routes cantonales, notamment via la réalisation de nouveaux barreaux routiers.

Cet équilibre général, qui s'inscrit dans une recherche de développement cohérent de tous les modes de transport, est à saluer.

Suite à la publication en avril 2015 du rapport d'examen du plan directeur cantonal 2030 par l'Office fédéral du développement territorial, le Conseil d'Etat doit présenter une mise à jour du plan directeur. Il s'agit donc de s'assurer que l'équilibre général du volet « mobilité » du plan directeur cantonal 2030 soit conservé dans la mise à jour. Il s'agit également d'encourager le Conseil d'Etat à poursuivre ses discussions avec les autorités fédérales compétentes afin de s'assurer que les aménagements nécessaires à

Genève, tant routiers que ferroviaires, se voient accorder toute l'urgence requise dans les années à venir.

Genève est en effet un des cantons les plus dynamiques de Suisse et connaîtra une croissance importante de ses habitants et emplois à l'horizon 2030. Le plan directeur cantonal 2030 contient trois scénarios s'agissant du développement démographique du canton. Selon ces scénarios, le bilan de la population résidante fait état d'une augmentation comprise entre 53 000 et 100 000 habitants. En conséquence, le plan directeur cantonal fixe l'objectif de construire 50 000 logements à Genève entre 2010 et 2030. Et ces chiffres ne s'entendent que pour le territoire cantonal, soit sans prise en compte de l'augmentation de la population résidente dans le Grand Genève.

La conclusion est donc claire : il faut préparer les infrastructures de transport pour qu'elles puissent accompagner ce développement de manière satisfaisante.

### **Une collaboration volontariste avec les autorités fédérales**

Le Conseil d'Etat a récemment communiqué abondamment sur l'excellence de la collaboration avec les autorités fédérales s'agissant des projets de développement de l'infrastructure routière, autoroutière et ferroviaire sur sol genevois<sup>1</sup>. Cet élément est particulièrement important au vu de la nécessité de défendre activement les projets autoroutiers et ferroviaires inscrits dans le plan directeur cantonal 2030 et dépendant de la Confédération pour une large part de leur planification et de leur financement.

On rappellera à ce titre que le succès du plan directeur cantonal 2030 dépend dans une large mesure de l'élargissement de l'autoroute de contournement actuelle, de même que de son bouclage via la traversée du lac. De même, l'agrandissement de la gare de Cornavin et l'augmentation de la capacité de l'infrastructure ferroviaire existante sont des dossiers d'une importance capitale pour le développement des transports collectifs.

---

<sup>1</sup> Communiqué de presse conjoint de l'Etat de Genève (département de l'environnement, des transports et de l'agriculture) et de la Confédération suisse (Office fédéral des routes) (13.09.2016) : « Après le rail, la route : la Confédération et Genève présentent un programme ambitieux et cohérent pour le développement routier et autoroutier de Genève ».

Communiqué de presse conjoint du département de l'environnement, des transports et de l'agriculture et de l'Office fédéral des routes (24.02.2016) : « Autoroute de contournement de Genève : le canton et la Confédération ont entériné l'organisation de l'élargissement ».

Or, si l'élargissement des différents tronçons de l'autoroute de contournement, dans le cadre du programme d'élimination des goulets d'étranglement, devrait être achevé d'ici 2030, seul le financement du premier tronçon (Genève Aéroport-Le Vengeron) a déjà été alloué par les Chambres fédérales. Les crédits nécessaires à l'élargissement des tronçons restants doivent encore être alloués formellement.

**En conséquence, les auteurs de la présente motion encouragent le Conseil d'Etat à s'assurer que les besoins de Genève et de l'arc lémanique seront pris en compte, le moment venu, par les autorités fédérales.**

### **La traversée du lac : nécessaire et plébiscitée par la population**

Pièce maîtresse du développement des infrastructures routières genevoises, la traversée du lac est inscrite tant dans le plan directeur cantonal que dans le document de planification Mobilités 2030 et le Projet d'agglomération. Il s'agit en effet d'une infrastructure clé pour le développement futur du canton. Au-delà de son impact général sur l'amélioration des conditions de mobilité à Genève et dans l'ensemble de la région, la traversée du lac joue un rôle déterminant en relation avec nombre de projets de développement urbains, notamment sur la rive gauche. L'accessibilité tant aux emplois qu'aux logements sera ainsi fortement améliorée par sa mise en service.

On citera ainsi l'ancien directeur général de la mobilité qui soulignait en date du 26 mars 2013 que *« l'élargissement de l'autoroute correspond à une première phase dans la stratégie cantonale pour améliorer le réseau autoroutier du Grand Genève. La Traversée du Lac et le contournement Est de Genève constituent ses compléments indispensables pour créer un « ring » autoroutier à l'horizon 2030, ainsi que le prévoit la stratégie multimodale « Mobilités 2030 », de même que l'ensemble des planifications genevoises : Plan directeur cantonal, Projet d'agglomération et Plan directeur du réseau routier 2011-2014 »*<sup>2</sup>.

Il est par ailleurs à noter que, même si la part modale des transports collectifs et de la mobilité douce devait augmenter significativement, le trafic individuel motorisé continuera d'être prépondérant à l'avenir. Ce constat est clairement posé dans les documents de planification tant fédéraux que

---

<sup>2</sup> Communiqué de presse du département de l'intérieur, de la mobilité et de l'environnement (DIME) (26.03.2013) : « Elargissement autoroutier et Traversée du Lac : Genève soutient la priorisation de sa stratégie en deux temps auprès de l'Office fédéral des routes ».

cantonaux ; Mobilités 2030 pose ainsi le constat que la demande en mobilité continuera de croître de manière importante à l'horizon 2030, et qu'au moins 50% des déplacements continueront à être effectués en voiture suivant les zones.

La réalisation de la traversée du lac est donc nécessaire non seulement pour absorber la hausse des déplacements totaux, mais également pour canaliser le transport individuel motorisé, et le trafic de transit en général, hors du cœur de l'agglomération.

### **Un projet bien noté par la Confédération**

La Confédération a analysé en détail plusieurs projets d'infrastructure au moment de sélectionner la meilleure variante permettant de résoudre les goulets d'étranglement autoroutiers affectant le canton. Et la conclusion est sans appel : de tous les projets analysés, la traversée du lac est le projet qui présente le meilleur rapport coûts-avantages, s'agissant particulièrement des critères de baisse des nuisances dues au trafic en ville, du délestage du réseau routier secondaire et de la concordance avec les plans d'urbanisme cantonaux<sup>3</sup>.

Pour des raisons ayant trait notamment à des contingences de planification financière, l'élargissement de l'autoroute actuelle est privilégié dans l'immédiat. Mais la Confédération confirme le grand intérêt de la traversée du lac sous l'angle de l'aménagement du territoire.

Dans son rapport d'examen, l'Office fédéral du développement territorial souligne la nécessité pour le canton de mener à terme des études complémentaires s'agissant de la coordination du projet avec le développement territorial.

**Les auteurs de la présente motion invitent donc le Conseil d'Etat à accorder la priorité à l'accomplissement de ces études complémentaires.**

### **Un outil de structuration de l'aménagement**

En parallèle, il importe de veiller à ce que la réalisation de la traversée du lac ne soit pas conditionnée à la réalisation préalable de travaux d'urbanisation et d'aménagement du territoire, notamment en rive gauche. La traversée du lac, en tant qu'axe de transport structurant, doit aller de pair avec la réalisation des travaux d'urbanisation des secteurs qu'elle est appelée à desservir, voire idéalement les précéder quelque peu. Il s'agit non pas

---

<sup>3</sup> Office fédéral des routes, *Rapport de synthèse de l'étude d'opportunité, évaluation NISTRA.*

seulement de réagir à une demande de mobilité existante, mais surtout d'accompagner le développement harmonieux du canton, voire de l'anticiper.

Ce faisant, on s'assurera que les nouveaux aménagements soient non seulement desservis de manière optimale dès le premier jour, mais aussi que ces aménagements se feront bel et bien de manière compacte autour de l'axe de transport structurant concerné, évitant ainsi l'émergence non seulement de nouveaux problèmes de circulation mais également un émiettement et un étalement de l'urbanisation contraires à l'idéal d'un développement durable du territoire, économe en terrains et préservant les richesses naturelles du canton.

Il est à relever que la motion 2281 de la Commission d'aménagement du canton « en faveur de la réalisation de l'ensemble du plan directeur cantonal 2030 », renvoyée au Conseil d'Etat par le Grand Conseil, mentionne explicitement la nécessité de réaliser les aménagements urbains prévus dans le plan directeur cantonal 2030, ceci dans un souci d'assurer le développement cohérent du canton et de lutter contre le mitage du territoire tant genevois que vaudois et en France voisine. Or, ces aménagements ne pourront se réaliser de manière optimale qu'en prévoyant les infrastructures de transport tant routières que ferroviaires nécessaires à leur desserte.

### **Une volonté populaire claire**

La population genevoise a plébiscité la réalisation de la traversée du lac et ses mesures d'accompagnement au centre-ville, en soutenant en date du 5 juin 2016 par 63% l'initiative constitutionnelle « OUI à la grande Traversée du Lac ! ». Le même jour, la population a également voté en faveur de la loi « pour une mobilité cohérente et équilibrée », loi qui stipule que la politique de la mobilité du canton s'appuie sur un réseau d'infrastructures comprenant notamment « *un périphérique autoroutier qui contourne l'agglomération urbaine et une moyenne ceinture routière homogène et lisible comprenant notamment le « U lacustre » dans l'attente d'un bouclage autoroutier par une traversée du lac. Ils seront complétés d'un réseau routier structurant desservant notamment les secteurs du territoire bénéficiant d'une offre en transports publics moindre, en vue de réduire les charges de trafic et de limiter le transit dans les centres urbains* » (art. 3, al. 2, let. c).

Le plébiscite genevois du 5 juin 2016 confirme, si besoin était, que les Genevois sont unis derrière la nécessité de doter le canton des infrastructures de transport dont il aura besoin pour accompagner son développement de manière optimale. Il s'agit d'une décision en faveur de la complémentarité

des modes de transport et d'un refus de la priorisation d'un mode de transport à l'exclusion des autres.

Il convient donc de veiller à ce que le plan directeur cantonal prenne en compte cette volonté et considère les besoins de tous les modes de transport. Toute remise en question de cet équilibre au profit exclusif des transports collectifs et de la mobilité douce est à exclure.

**Les auteurs de la présente motion encouragent donc le Conseil d'Etat, dans la mise à jour du plan directeur cantonal, à rappeler l'importance de la traversée du lac comme réelle infrastructure structurante d'aménagement du territoire. Il s'agira aussi de souligner son assise et sa légitimité démocratiques, réaffirmées de manière claire lors du vote populaire du 5 juin 2016.**

Au vu de ces explications, nous vous remercions, Mesdames et Messieurs les députés, de faire bon accueil à la présente motion.